

LIVIO PESLE

(dirigente della Caravan Containers s.r.l. - Trieste)

TRASPORTO MULTIMODALE E SVILUPPO ECONOMICO DEL MEDITERRANEO

Lo sviluppo economico di una determinata area geografica è fortemente influenzato dalla sua posizione rispetto ai principali mercati mondiali ed ai maggiori flussi di traffico.

Il commercio internazionale risente fortemente della qualità e del prezzo di trasporto di cui può disporre; sono infatti fattori determinanti la regolarità dei collegamenti, la loro frequenza, i tempi di resa e, naturalmente, i noli.

Il moderno sistema commerciale è particolarmente sensibile alla qualità del trasporto; la sempre più agguerrita concorrenza internazionale impone agli operatori una particolare attenzione al livello delle scorte, per ridurre gli oneri finanziari e, di conseguenza, si rende necessaria una attenta pianificazione dei trasporti che, secondo la ormai comune pratica di distribuzione *just in time*, deve tener necessariamente conto della frequenza dei servizi di trasporto disponibili e della resa da magazzino del fornitore fino al punto finale di vendita.

Per capire i meccanismi del moderno sistema

di trasporto multimodale, le sue implicazioni e l'impatto sull'andamento del commercio internazionale, è forse bene rifarsi brevemente al passato per vedere, al di là delle evidenti differenze di tecnologia, che cosa sia cambiato a seguito dello sviluppo del traffico intermodale e quali siano le prospettive di sviluppo del bacino del Mediterraneo, quale area di smistamento di traffico multimodale nell'ambito dell'interscambio tra l'Europa ed il resto del mondo. Nel tracciare questo quadro, mi soffermerò naturalmente sulla situazione dei traffici *containers* nel Mediterraneo, riferita ad un contesto di traffico mondiale. Prima sarà, come detto, opportuno esaminare lo scenario del trasporto marittimo di linea nel periodo antecedente all'avvento della containerizzazione; cioè antecedente a quell'ormai lontano 1956, quando l'autotrasportatore americano Malcom McLean, in seguito fondatore della "Sealand", ha pensato che fosse conveniente caricare i camions pieni di merce sulle navi, piuttosto che farli viaggiare su strada: la tecnica è stata velocemente affinata togliendo le ruote ai furgoni, ed ecco nascere il *container* che appare, per la prima volta fuori dalla scena domestica statunitense, nel 1966.

La tanto citata rivoluzione del *container*, in effetti, porta con sé forti influenze del passato; in molti casi si è trattato di un adattamento a nuove tecniche da parte di antichi e tradizionalissimi armatori di linea, che oggi ancora rappresentano una buona parte degli operatori multimodali presenti nelle grandi direttrici di traffico mondiale, quali l'Estremo Oriente e l'Australia.

Lo *shipping* di linea convenzionale era, di fatto, governato dalle *conferences*, raggruppamenti esclusivi di armatori che, inizialmente, si sono uniti

per poter offrire stabilità di noli e partenze regolari al commercio internazionale. Questa forma associativa, che era forse necessaria quando i viaggi per mare rappresentavano una quasi avventura, soggetta ad un alto grado di aleatorietà, si è in seguito trasformata in veri e propri cartelli monopolistici chiusi, che hanno influenzato fino a poco tempo fa l'andamento dei flussi di traffico mondiale e del commercio internazionale.

Le *conferences* hanno avuto un potere enorme e sono state dominate da interessi anglosassoni e comunque nordeuropei, che hanno sempre lasciato poco spazio, soprattutto nei periodi successivi al secondo conflitto mondiale fino alla fine degli anni sessanta, agli armatori mediterranei, che ad esse hanno aderito. Pur essendosi in seguito formate delle *conferences* mediterranee, queste sono state assoggettate a quelle del Nord Europa che hanno controllato la loro politica, in quanto i principali membri erano armatori del Nord Europa, mentre nessun armatore mediterraneo è stato membro di *conferences* nordeuropee.

I noli da e per il Mediterraneo sono infatti sempre stati superiori ai noli praticati nel Nord Europa, anche quando la percorrenza era nettamente inferiore, come, per esempio, nel caso dei traffici per il Medio Oriente e l'oltre Suez in generale.

Questa disparità è tutt'oggi riscontrabile nel traffico containerizzato, non più per motivi riconducibili a politiche conferenziali, in quanto le *conferences* hanno, con l'avvento dei *containers*, perso significato e potere, per lasciare posto a forme consortili tra vettori, ma per i seguenti motivi principali:

- consuetudini di nolo, riconducibili al passato tradi-

zionale, cui i moderni vettori *containers*, che operano soprattutto nel Nord Europa, non vogliono rinunciare;

- minore disponibilità di traffico da e per i porti dell'Europa meridionale, rispetto alle enormi concentrazioni di traffico containerizzato disponibile nei porti nordeuropei, per cui il traffico del Mediterraneo, che non giustifica l'utilizzo delle grandi navi *porta-containers*, è considerato un riempitivo;
- frammentazione del traffico tra un grande numero di porti e costi di manipolazione portuale più elevati rispetto ai porti del Nord Europa;
- maggiori costi logistici derivanti dalla necessità di operare mediante collegamenti *feeders* per convogliare i traffici su punti di trasbordo nel Mediterraneo occidentale e meridionale; oppure necessari per far effettuare costose deviazioni alle navi oceaniche in transito per il Nord Europa.

A questo punto sarà necessario esaminare le statistiche relative al volume del traffico containerizzato nel 1986 e, rispettivamente, quelle del 1991, quinquennio molto significativo per poter azzardare delle indicazioni sull'andamento dello sviluppo del trasporto multimodale nel Mediterraneo.

Il totale delle movimentazioni in TEUS sia vuoti che pieni nel mondo, compresi i trasbordi, è stato:

- 1986 60.877.000 TEUS
- 1991 93.100.000 TEUS

Se suddividiamo questi volumi per aree geografiche notiamo per l'anno 1986:

traffico riferito al Nord Europa

(compreso UK e paesi scandinavi) 2.400.000 TEUS

traffico riferito al Mediterraneo
(compresi i trasbordi) 4.486.000 TEUS

Di quest'ultima cifra:
3.056.000 TEUS imputabili all'Europa meridionale,
700.000 TEUS traffico di trasbordo,
730.000 TEUS Levante ed Africa settentrionale.

E' da notare che queste cifre comprendono la somma delle movimentazioni portuali che includono anche i *containers* vuoti e, pertanto, il traffico commerciale, ovvero il movimento dei soli *containers* pieni, è stimabile in 2.200.000 TEUS per l'Europa meridionale.

Verosimilmente il volume di traffico commerciale del Nord Europa ammontava, nel periodo in esame, a 9.000.000 TEUS, più di quattro volte superiore a quello dell'Europa meridionale. Il traffico del Nord Europa è inoltre concentrato in sei porti maggiori che da soli hanno conglobato una movimentazione di 8.000.000 TEUS che rappresenta il 64% del totale delle movimentazioni dell'area, pari a 12.400.000 TEUS. Questi porti sono:

Rotterdam	2.900.000 TEUS
Amburgo	1.270.000 TEUS
Felixstowe	900.000 TEUS
Anversa	1.320.000 TEUS
Brema/Bremerhaven	1.010.000 TEUS
Le Havre	600.000 TEUS

Il traffico del Mediterraneo in generale ed anche quello dell'Europa meridionale è invece frazionato in più porti: infatti, i primi sei porti mediterranei (esclusi gli scali di trasbordo) hanno

totalizzato nel 1986 una movimentazione di 2.100.000 TEUS pari al 45% del traffico complessivo. Questi porti sono stati:

Livorno	480.000	TEUS
Barcellona	340.000	TEUS
Marsiglia/Fos	475.000	TEUS
Genova	315.000	TEUS
Pireo	230.000	TEUS
Valencia	265.000	TEUS

Nel 1991 il volume delle movimentazioni *containers* nel mondo è aumentato del 53% rispetto al 1986.

Nell'Europa del Nord (compresi UK e paesi scandinavi) è stato di 17.350.000 TEUS; mentre nel Mediterraneo ha raggiunto un livello di 6.960.000 TEUS, proporzionalmente maggiore rispetto al primo, e va comunque tenuto presente che questo aumento è dovuto principalmente al traffico di transbordo, che è aumentato sensibilmente, totalizzando una movimentazione di 1.600.000 TEUS, ed al traffico con il Levante ed il Nord Africa, che è stato di ben 1.600.000 TEUS.

Ne consegue che il volume delle movimentazioni relativo all'Europa meridionale è stato di 3.760.000 TEUS, i quali hanno rappresentato, grazie ad un migliore bilanciamento dei flussi di traffico - talché le esportazioni ed importazioni si sono molto ravvicinate -, un totale di traffico commerciale, solo *containers* pieni, di 2.660.000 TEUS. L'aumento del traffico commerciale dell'Europa meridionale con il resto del mondo, è stato, nel quinquennio preso in esame, del 20% contro un aumento complessivo delle movimentazioni nel bacino del Mediterraneo

(compresi i trasbordi) di oltre il 55%.

Prendendo ora in considerazione il traffico commerciale dell'area Levante/Nord Africa notiamo che esso è più che raddoppiato nonostante la crisi che, nel periodo, ha investito i paesi emergenti; questo significativo aumento di traffico non è stato determinato da uno sviluppo dell'interscambio con l'Europa meridionale, bensì da flussi che interessano principalmente aree diverse, quali il Nord Europa, l'Estremo Oriente e gli Stati Uniti. Il traffico *containers* del Levante/Nord Africa con l'Europa meridionale rappresentava nel 1986 il 65% del totale volume delle movimentazioni dell'area. Questa percentuale è scesa nel 1991 al 40%; si è pertanto assistito ad una crescita molto contenuta del traffico intermediterraneo a tutto vantaggio dell'interscambio con altre aree, collegate ora con migliori e più frequenti servizi di linea. Ciò è dovuto principalmente allo svilupparsi nel Mediterraneo di un sempre più importante traffico di trasbordo che interessa zone in passato decentrate.

Passando all'esame ora del traffico del 1991 suddiviso tra i porti principali, abbiamo nel Nord Europa:

Rotterdam	3.800.000	TEUS
Anversa	1.800.000	TEUS
Brema/Bremerhaven	1.300.000	TEUS
Amburgo	2.200.000	TEUS
Felixstowe	1.400.000	TEUS
Le Havre	920.000	TEUS

per un totale di 11.470.000 TEUS concentrato nei sei maggiori porti che rappresenta il 66% del totale del traffico movimentato nel Nord Europa.

Nel Mediterraneo invece, escluso il traffico di trasbordo, i sei principali porti sono stati nel 1991:

Barcellona	490.000	TEUS
Pireo	460.000	TEUS
Marsiglia	450.000	TEUS
Livorno	410.000	TEUS
Valencia	360.000	TEUS

per un totale di 2.640.000 TEUS, pari al 37% del totale delle movimentazioni.

Analizzando i dati sopra riportati possiamo notare che:

- i porti del Nord Europa hanno mantenuto e rafforzato la loro funzione catalizzatrice di traffico e, se consideriamo che i porti del cosiddetto "*Hamburg/Rotterdam range*" hanno realizzato nel quinquennio un aumento del 40%, con un *record* di Amburgo che ha registrato un aumento del 75%, dobbiamo constatare che i mutamenti politici avvenuti nell'Europa centrale, con la conseguente liberalizzazione degli scambi, hanno favorito lo sviluppo dei porti settentrionali del continente e di Amburgo in particolare.
- I principali porti dell'Europa meridionale hanno registrato uno sviluppo di traffico nel quinquennio di appena il 26% a dimostrazione della frammentazione di traffico in atto nell'area, talché la percentuale di traffico movimentato attraverso questi porti è scesa dal 45% nel 1986 al 37% nel 1991.

Un discorso a parte deve essere fatto per il traffico di trasbordo, che merita un approfondito esame. Nel 1986 esso ammontava a 700.000 TEUS ed è aumentato nel quinquennio del 130% per totalizzare nel 1991 un volume di 1.600.000 TEUS.

Scomponendolo per porti e raffrontandolo
abbiamo in TEUS:

	1986	1991
Algeciras	384.000	768.000
Damietta	-	255.000
Pireo	130.000	175.000
Marsaxlokk	-	157.000
Limassol	70.000	110.000
Larnaca	85.000	75.000
Alessandria	-	30.000
Port Said	30.000	30.000

Sull'accaparramento di questo traffico di transbordo si è scatenata una vera lotta tra i vari *terminals* che vede in lizza i due porti ciprioti di Limassol e Larnaca, ma soprattutto Damietta e Malta, che con il potenziamento del *terminal* di Marsaxlokk prevede quest'anno di raddoppiare i volumi del 1991, portandosi ad una movimentazione di ben 350.000 TEUS.

Esaminiamo ora le cause che hanno determinato la concentrazione di traffico nei porti nordeuropei a scapito dei porti meridionali del continente. All'inizio della containerizzazione, verso la fine degli anni sessanta, la prima rotta ad essere stata interessata al fenomeno è stata quella transatlantica tra il Nord Europa e gli Stati Uniti. Da quella data i porti nordeuropei si sono attrezzati, acquisendo un notevole vantaggio rispetto al sistema portuale del Sud Europa che, anche a causa della organizzazione del lavoro portuale, non hanno saputo rispondere prontamente alle esigenze del mercato. Da allora non è stato più possibile riconquistare il terreno perduto, e ciò soprattutto perché lo sviluppo impres-

sionante delle dimensioni delle navi *porta-containers* ha favorito l'esigenza dei vettori di ridurre le toccate nei porti per concentrare più traffico possibile in pochi scali.

La continua espansione della capacità delle navi *porta-containers* ha inoltre incoraggiato la formazione di consorzi tra linee di navigazione che, pur mantenendo indipendente la loro organizzazione commerciale, hanno incominciato a scambiare gli spazi *containers (slot)* delle loro navi con altri operatori.

La capacità delle navi è aumentata dagli iniziali 1000 TEUS delle navi della prima generazione (inizi anni '70) ai 3000 TEUS delle "*Panamax*" di terza generazione. Questa barriera è oggi ampiamente superata, ed infatti, ci sono in servizio navi da 4.400 TEUS con una larghezza di quasi 40 metri, facilmente allungabili per aumentare la loro capacità a più di 5.000 TEUS. Si sta parlando in questo periodo di progetti di navi *porta-containers* da 6.000 TEUS.

Vista la sempre maggiore propensione degli operatori a raggrupparsi tra loro per "concaricare" sulle stesse navi, è evidente che questo *trend* sia ormai irreversibile; le conseguenze saranno una ancor più accentuata concentrazione di traffico in pochi grandi *terminals* portuali ed una figura di vettore *container* sempre più avulsa dalla gestione delle navi. Come conseguenza della pratica di "concaricazione" di più vettori sulla stessa nave, ovvero degli "*slot charter agreements*", l'immagine dell'operatore multimodale si è dissociata da quella dell'armatore, inteso in senso tradizionale; i vettori intermodali inoltre sono chiamati a prestare una grande attenzione alla gestione del loro parco *con-*

tainers, enfatizzando gli aspetti commerciali dell'attività operando in punti interni, vicini all'origine delle merci, dove debbono disporre anche di adeguate strutture logistiche per effettuare in maniera più efficiente possibile la distribuzione del traffico.

Le polizze di carico, pur mantenendo il nome della nave come elemento essenziale, soprattutto per motivi commerciali relativi alla negoziazione delle lettere di credito, vengono comunemente rilasciate da operatori che non possiedono navi ed in molti casi neanche le noleggiano; sempre più frequentemente inoltre il nome della nave che appare sui documenti di trasporto non corrisponde alla nave oceanica che trasporta la merce fino alla destinazione finale, bensì a quello di un piccolo *feeder* che opera nel traffico intermediterraneo. A questo punto è interessante rilevare che la legislazione italiana considera i *containers* una pertinenza della nave, quasi si trattasse di una attrezzatura di bordo.

Ritornando ora al soggetto della conversazione, vediamo quale influenza abbia quanto fin qui esposto sul trasporto multimodale considerato sotto l'ottica dello sviluppo economico del Mediterraneo; certamente, si assisterà ad un sempre maggiore sviluppo del traffico di trasbordo.

Le grandi navi *porta-containers* non potranno permettersi alcuna deviazione verso porti continentali sudeuropei, quali Marsiglia o La Spezia, né tanto meno verso porti adriatici.

Per le rotte dell'Estremo Oriente e Australia, cercheranno, nel loro transito tra Gibilterra ed il canale di Suez, punti di trasbordo raggiungibili con la minima deviazione; saranno avvantaggiati pertanto dalla loro posizione geografica i *terminals* di Malta, Damietta, Port Said, Alessandria; mentre Pireo,

Limassol, Larnaca sono già oggi troppo decentrati. Il porto di Palermo, in considerazione della sua posizione geografica particolarmente felice, potrebbe aspirare a diventare un interessante punto di transbordo qualora fosse in grado di competere in termini di tariffe ed attrezzature portuali con i *terminals* di Marsaxlokk e Damietta.

Per le rotte verso Ovest, Algeciras sta svolgendo e continuerà a svolgere una funzione di primaria importanza.

Aree geografiche, decentrate in passato, rispetto alle grandi direttrici di traffico, quali la Turchia, il Levante, il Nord Africa e l'Italia meridionale si trovano ad avere oggi una autostrada fuori dalla porta di casa; i caselli d'entrata sono rappresentati da collegamenti *feeder*.

Le aree sudeuropee gravitanti sui porti del Mediterraneo occidentale, tirrenici e nordadriatici, continueranno ad essere svantaggiate nei confronti del Nord Europa, in quanto i servizi disponibili, anche se sempre più allineati in termini di qualità con quelli del Nord del continente, dovranno risultare più costosi, in quanto il traffico così organizzato prevede spese di trasporto e movimentazione suppletiva per raggiungere le grandi navi madre che i mercati nordeuropei non hanno. Va inoltre tenuto presente che a seguito della unificazione doganale europea i flussi di traffico di tradizionale pertinenza dei porti dell'Europa meridionale, e destinati verso le Americhe, graviteranno sempre più direttamente sui grandi porti nordeuropei richiedendo costosi posizionamenti ferroviari dei *containers*.

Per quanto riguarda le previsioni di traffico per l'area mediterranea, uno studio indica che il volume del traffico commerciale dell'Europa meri-

dionale sarà nel 1996 di 3.000.000 TEUS e cioè aumenterà del 13% rispetto al 1991, con un tasso di crescita così nettamente inferiore a quello del traffico di trasbordo e a quello verso il Levante/Nord Africa; ritengo peraltro, che per il 1996 il traffico di trasbordo dovrebbe superare i 2.500.000 TEUS rispetto al 1.630.000 TEUS del 1991, mentre il traffico per le cosiddette aree povere e decentrate dovrebbe riscontrare continui incrementi vista la vicinanza di queste zone con i grandi centri di smistamento che certamente si rafforzeranno nel Mediterraneo meridionale.

Concludendo pertanto, se da un lato il trasporto multimodale favorisce una sempre più accentuata concentrazione di traffico sui grandi porti del Nord Europa a scapito di quello movimentato direttamente attraverso i porti del Mediterraneo settentrionale e di conseguenza penalizza, in una qual misura, il commercio che interessa quelle aree geografiche sugli stessi porti gravitanti, potremmo assistere, per contro, ad un insorgere di più favorevoli condizioni di trasporto e, di conseguenza, di migliori opportunità commerciali per le zone più meridionali del bacino del Mediterraneo.

LEOPOLDO TULLIO

(c.s.)

Ringrazio il dottor Livio Pesle per la sua relazione con la quale ci ha fornito dati statistici di estremo interesse.